



Links: Große Festbeleuchtung für den kleinen Zug: nur zwölf Meter Abstand zwischen den Leuchten an der Station Batzenhäusle an der Regio-S-Bahn Freiburg – Elzach. Rechts: Angepasste Beleuchtung: Haltepunkt Calmbach Süd, Strecke Pforzheim – Bad Wildbad.

## Verschwendung von Steuermitteln:

# Teure Bahnsteige im Detail

> Wie ein roter Faden zieht sich durch das Gutachten der Agentur Bahnstadt die Kritik an kostentreibenden Standards. Eine Diskussion dieser Kritik ist dringend erforderlich, um das System Eisenbahn wieder bezahlbar zu machen.

## ■ Bahnsteigbeleuchtung

Den nachfolgenden Ausführungen der Agentur Bahnstadt ist eigentlich nichts hinzuzufügen:

### Zitat

Die Entwicklung der Standards bei der Bahnsteigbeleuchtung war in den letzten Jahren bei der DB Station&Service AG von einer ungewöhnlichen Dynamik gekennzeichnet. Sie hat dazu geführt, dass bei der Bahnsteigbeleuchtung ein extrem hohes Kostenniveau erreicht wurde. Auch bei kleineren Haltepunkten der DB Station&Service AG werden für die Beleuchtung teils Kosten von bis zu 100.000 € veranschlagt.

In der Vergangenheit ist die Bahnsteigbeleuchtung in vielen Fällen nicht optimal gelöst worden. Vielfach waren – und sind heute noch – größere Stationen mit langen Bahnsteigen mit nur drei oder vier Lichtquellen ausgestattet, die noch dazu in großer Höhe z. B. an den Masten der Quertragwerke der Oberleitung angebracht wurden.

Die seit einiger Zeit an die Bahnsteigbeleuchtung gestellten Anforderungen führen nun zu einem gänzlich anderen Bild der

Bahnsteigbeleuchtung. Aufgrund immer größeren Anforderungen an die Helligkeit an der Bahnsteigkante (gefordert wird hier eine Beleuchtungsstärke von 100 Lux) und daraus folgender Standards für Lichtkörper und Lichtquellenabstand sind Bahnsteigbereiche inzwischen häufig zu den hellsten Orten ihres Quartiers geworden.

Bei einer Inaugenscheinnahme wird schnell deutlich, dass hier überzogene Standards gesetzt wurden. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass auch die Beleuchtung im Stationsumfeld beachtet wird. Es ist nicht erforderlich, dass Haltepunkte in ländlichen Bereichen mit derselben Stärke beleuchtet werden wie S-Bahn-Stationen in einem städtischen Bereich.

Die extrem hohen, kostentreibenden Standards setzen sich fort bei der Vorgabe der DB, dass die Beleuchtung von Stationen auch bei Ausfall der Stromversorgung sichergestellt sein muss und außerdem eine Fernüberwachung der Funktion der Beleuchtung durch die Drei-S-Zentrale eingerichtet werden muss. Ein Schaltheis für die Aufrechterhaltung der Beleuchtung bei Stromausfall kommt auf 15.000 Euro zu stehen, die Fernüberwachung auf weitere 15.000 bis 30.000 Euro je Station. Nicht nur die Gutachter, sondern auch nicht bundeseigene Eisenbahnen halten beide Ausstattungselemente für wenig sinnvoll. Zu Recht verweisen die Gutachter darauf, dass mit der gleichen Begründung eine Notbeleuchtung für jeden Meter Straßenraum gefordert werden könne. Und bei der Fernüberwachung fällt auf, dass

die nächste „3-S-Zentrale“ von DB Station&Service in der Regel wesentlich weiter entfernt ist als der nächste Fahr diensteleiter, der bei einer Störung auch noch in der Lage wäre, den Betrieb unmittelbar zu beeinflussen und Lokführer direkt anzuweisen.

Darüber hinaus weist das Gutachten darauf hin, dass die DB Beleuchtungskörper in Abständen von zwölf Metern fordert, während die Gutachter 20 Meter als ausreichend erachten.

### ■ Bahnsteigbelag

**D**er heute von der DB standardmäßig verwendete Plattenbelag ist teurer als Asphalt. Die Agentur Bahnstadt stellt die Frage, ob nicht der preiswertere Asphalt in vielen Fällen ausreicht, und verweist darauf, dass die SBB mittlerweile überwiegend Asphaltdecken für die Bahnsteige verwenden. Aus Sicherheitsgründen halten die Gutachter den hellen Plattenbelag angesichts der hohen Beleuchtungsstärken auf den Bahnsteigen nicht mehr für notwendig. Und in der Tat: Es ist zu beachten, dass neue Platten- und Pflasterbeläge schneller verschmutzen, schadanfälliger sind und – der Nachweis wird bereits an einigen Stationen erbracht – in den Fugen Unkraut wächst, die den Belag rasch zerstören.

### ■ Gleisquerende Übergänge und die Holding

Erinnern Sie sich noch an den Bericht über den Ausbau der Bahnlinie von Rostock nach Wismar (*derFahrgast* 1/2002 S. 19 ff)? „Muster ohne Wert“ nannten wir die „Musterstrecke“. Lange Fußwege zu dem jeweils zweiten Bahnsteig und eine langsame, umständliche Betriebsabwicklung, die die Fahrzeit künstlich verlängert, kennzeichnen die Situation. Hunderte von Metern dürfen die Fahrgäste gegen Sturm und Regen zurücklegen, um das Bahnhofsgebäude zu erreichen, und das alles für angeblich mehr Sicherheit. Dazu schreiben die Gutachter:

#### Zitat

*Mit Personalabzug und Bahnhofsumbauten wurden viele gleisquerende Bahnsteigzugänge aufgehoben. Was an stark befahrenen Hauptstrecken mit vielen durchfahrenden Zügen durch-*

*aus seinen Sinn macht, zog jedoch an Regionalbahnstrecken sehr kostspielige und wenig kundenfreundliche Ersatzmaßnahmen nach sich.*

*Nachdem unter der Deutschen Bundesbahn noch eine Richtlinie entwickelt wurde, die für Strecken des Nebennetzes (so genannte SMV-Bat, Richtlinie für Strecken mit schwachem und mittlerem Verkehr) die Möglichkeit von gleisquerenden Bahnsteigzugängen vorsah, diese aber an eine Streckenbelastung von höchstens 36 Zügen/Tag gekoppelt war (diese Zahl wird mit heute üblichen Betriebsprogrammen fast immer überschritten), kam die Neuanlage von gleisquerenden Bahnsteigzugängen bei der DB AG weitgehend zum Erliegen. Vielmehr wurden auch bei Strecken des Regionalverkehrs teure Unterführungsanlagen errichtet oder unpraktische Ersatzlösungen realisiert (z. B. zwei hintereinander liegende Bahnsteigkanten mit einer Umfahrungsmöglichkeit), während bei Strecken, die unter NE-Bahn-Regie erneuert wurden (z. B. AVG-Strecken, Strecke Tübingen – Herrenberg) einfache Möglichkeiten der Bahnsteigerschließung gewählt wurden.*

*Diese wenig zufrieden stellende Situation fand 2002 im Prinzip ein Ende: Nach einem Betriebsversuch im Bahnhof Rottenburg am Neckar (Strecke Horb – Tübingen) und einer damit verbundenen Risikoanalyse wurde der signalgedeckte gleisquerende Bahnsteigzugang unter bestimmten fahrdienstlichen Bedingungen über ein Gleis wieder als Alternative zugelassen (eine Genehmigung über die Zentrale der DB Netz ist jedoch weiterhin erforderlich). Damit steht für die Gestaltung von Kreuzungsbahnhöfen auf Strecken des Regionalverkehrs wieder ein sinnvoll einsetzbares Verfahren zur Verfügung.*

*Folgende Punkte müssen dabei derzeit beachtet werden:*

- *Vor dem Überweg müssen alle Züge anhalten (wenn der Überweg das Ausweichgleis eines Kreuzungsbahnhofes quert, ist dies ohnehin der Regelfall).*
- *Das den Überweg querende Gleis darf nur in einer Richtung befahren werden.*

*Da bei Streckenmodernisierungsmaßnahmen in der Regel jedoch auch eine Bahnsteigaufhöhung angestrebt wird, ist zu berücksichtigen, dass für den Zwischenbahnsteig nach einer Aufhöhung Mindestbreiten erforderlich sind. Zusammen mit einem rückwärtigen Geländer ergibt sich i. d. R. eine Mindestbreite von ca. 2,80 m. Es kann dann in der Folge erforderlich sein, eine leichte Gleisverschwenkung vorzunehmen, um den Zwischenbahnsteig mit der Mindestbreite zwischen den Gleisen anlegen zu können.*

Wir wiederholen: „Eine Genehmigung gleisquerender Übergänge über die Zentrale der DB-Netz ist jedoch weiterhin erforderlich“. Hier zeigt sich erneut, wie ineffizient die Trennung der DB in „Netz“ und „Station&Service“ wirkt. Natürlich müssen bei einem signal- und schrankengesicherten Überweg die Betreiber des Bahnsteigs und des Schienenwegs zusammenwirken. Spielt sich das aber in zwei unterschiedlichen Aktiengesellschaften ab, wie es bei der DB der Fall ist, dann wird daraus schnell ein Konflikt darum, wer welche Kosten trägt, und ein Konflikt zwischen zwei Aktiengesellschaften kann allenfalls auf der Ebene des Vorstands der Holding gelöst werden. Wen wundert es, dass die vor Ort agierenden nicht bundeseigenen Eisenbahnen die Nase vorn haben?





*Umständliche Betriebsabwicklung und weite Wege bei Wind und Wetter: DB-Musterstrecke Rostock – Wismar in Bad Doberan.*



*Kurze Wege, der Überweg ist durch Lichtsignal gesichert: Erfolgsmodell Karlsruhe – Heilbronn, Haltepunkt Leingarten Mitte.*

Solche Konflikte spielen sich auch bei der Frage ab, ob Gleise verlegt und Weichen geändert werden müssen. Mancher Bahnhof sieht so aus, als ob DB Station&Service den einfacheren Weg (ohne Konflikt mit DB-Netz) einer fahrgastfreundlichen Lösung vorgezogen hat.

#### ■ Aufzüge und Rampen: Barrierefreiheit zu aufwändig

**A**ls Alternative zu nur mit Signalen gesicherten Überwegen über die Schienen müssen auch mit Lichtzeitanlagen oder Schranken gesicherte Übergänge in Betracht gezogen werden. Sie sind mit 200.000 Euro je Station erheblich teurer als signalgedeckte ebenerdige Übergänge, aber wesentlich weniger kostenaufwändig als Unter- oder Überführungen, Rampen und Aufzüge.

Oft sind aber Unter- und Überführungen notwendig. Hierzu nennen die Gutachter ein heikles Thema beim Namen:

Barrierefreiheit bei Unterführungen und Überführungen ist sehr teuer. So bequem Aufzüge sind, sie sollten nur die letzte Alternative sein. Sie haben eine geringe Beförderungskapazität: Bei knappen Umsteigezeiten hat schon so mancher Fahrgast, der zwingend auf die Benutzung des Aufzugs angewiesen ist, den Anschluss nicht erreicht. Und kaputt sind die Fahrstühle immer wieder – Beschwerden hierüber sind nicht selten.

Rampen wären eine angemessene Alternative. Doch die wenigen auf deutschen Bahnhöfen errichteten Rampen haben einen ungeheuren Platzbedarf. Muss das sein? Dazu schreiben die Gutachter:

#### Zitat

*Der behindertengerechte oder barrierefreie Zugang von Bahnhöfen erfordert häufig die Anlage von Rampen und Aufzügen. Beide sind mit vielen Nachteilen verbunden.*

Behindertengerechte Rampen haben als Verbindung von Unterführungen zu den Bahnsteigen eine Entwicklungslänge, die ca. 100 m erreicht. Neben gestalterischen Problemen des Zugangs ist dann auch die Gesamtplanung des Bahnhofsumfeldes sehr schwierig, da entsprechende Rampenanlagen im Bahnsteigbereich „untergebracht“ werden müssen.

Behindertengerechte Rampen dürfen in Deutschland nicht über 6 % Steigung haben und müssen alle 6 m ein Zwischenpodest aufweisen, damit Rollstuhlfahrer auch autonom diese Wege zurücklegen können.

Ein anderes Konzept wird in der Schweiz verfolgt. Hier beträgt die Neigung von Rampen, die der Bahnsteigerschließung dienen, in der Regel 12 % und es sind keine Zwischenpodeste vorgesehen. Aufgrund der dann wesentlich geringeren Entwicklungslänge sind die Rampen auch für die Bahnsteigerschließung geeignet und können von allen anderen Reisenden gut genutzt werden.

In der Schweiz ist diese Art des Bahnsteigzugangs mit den Behindertenverbänden abgestimmt und wird hier der Ausstattung mit Aufzügen vorgezogen (bei Aufzügen besteht immer die Ungewissheit, ob diese wirklich funktionieren). Da diese Rampen für viele andere mobilitätseingeschränkte Personen (ältere Menschen, Reisende mit Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrädern) aufgrund der kurzen Wege große Vorteile bringen, sollte geprüft werden, ob ähnliche Formen

der Bahnsteigerschließung nicht auch in Deutschland umgesetzt werden können.

Der Ansatz, steilere Rampen zu bauen, wird heftige Diskussionen auslösen. Die Gegenargumente (Unfallgefahren, Versicherungsfragen) sind nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen. Aber mittlerweile gibt es Bahnhöfe, in denen die Aufzüge abgestellt werden, wenn der örtliche Aufsichtsbeamte den Dienst beendet, und andere Stationen, in denen der Fahrstuhl gar nicht erst in Betrieb geht, weil DB Station&Service dort keine Aufsichtsbeamten hat. Dass andere Stellen diese Funktion nicht übernehmen – jedenfalls nicht ohne Entgelt –, liegt auch daran, dass die DB ein eigenwirtschaftliches Unternehmen ist, dem die öffentliche Hand nichts schuldet. Ein gemeinnütziges Unternehmen hätte hier mehr Möglichkeiten. Aber bei Defekten steht der Fahrstuhl erst einmal still – und ein Rollstuhlfahrer, der auf dem Bahnsteig ankommt, muss von der Feuerwehr aus seiner misslichen Lage befreit werden. Der nächste zuständige DB-Mitarbeiter ist oft hunderte von Kilometern entfernt.

Angesichts knapper werdender Finanzen werden auch die Standards für Rampen neu diskutiert werden müssen, um mehr Barrierefreiheit zu erreichen. Gegen fehlende Finanzen hilft das Behindertengleichstellungsgesetz nicht, denn vorhandene bauliche Anlagen haben Bestandsschutz.



*Auf dem Bahnsteig gefangen! Aufzüge sind immer wieder defekt.*



*Behindertenfreundlich? Lange, unübersichtliche Rampen sind deutscher Standard. ICE-Bahnhof Vaihingen (Enz).*



*Mehr Barrierefreiheit für alle: Rampen in der Schweiz sind nicht länger als ein Schnellzugwagen. Bahnhof Schaffhausen.*

